

LUCA SISTO

*(Dirigente del Servizio Politica dei Trasporti
della CONFITARMA – Roma)*

**IL MERCATO DEL TRASPORTO MARITTIMO,
TRAFFICO TURISTICO E COMPETITIVITÀ DELLE FLOTTE
NEL MEDITERRANEO**

Grazie Presidente: tralascierò i ringraziamenti di rito per i quali non sarebbero certamente sufficienti i venticinque minuti assegnatimi per questa mia relazione. Tuttavia, consentitemi di ringraziare almeno gli organizzatori e gli amici del CUST, ricordando con particolare emozione il prof. Elio Fanara, il suo spirito, la singolare energia e la capacità meditativa.

L'uditorio cui oggi mi rivolgo è composito e stimolante: vi sono studiosi, ricercatori, studenti, operatori, imprenditori del mare, politici ed amministratori. Non potendo scindere il momento statico della riflessione scientifica, da quello dinamico dell'industria marittima ed armatoriale, sarà fondamentale trovare in breve tempo un linguaggio comune. Dovendo quindi scegliere un linguaggio da utilizzare, e considerando meritevoli di particolare attenzione le esigenze degli studenti, illustrerò il mio intervento con l'ausilio di alcune *slides*.

Desidero anzitutto sottoporre alla vostra attenzione alcune cifre che riflettono l'evoluzione della nostra flotta: l'armamento associato in Confitarma rappresenta ormai il 95% del tonnellaggio

italiano. La flotta pubblica, importantissima soprattutto nel servizio di cabotaggio, rappresenta, quindi, soltanto il 5% del tonnellaggio complessivo di bandiera italiana.

Flotta

Più di 1.000 navi, pari ad oltre 11.000.000 tonnellate di stazza lorda (circa il 95% del tonnellaggio italiano)

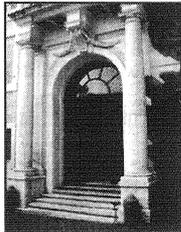
Associati

136 imprese e gruppi armatoriali per un totale di 178 società di navigazione (soci effettivi e soci aggregati)

Addetti

25.000 addetti impiegati a bordo e a terra
50.000 posti di lavoro nell'indotto

CONFITARMA IN NUMERI



La Sede di
Roma: Palazzo
Colonna

Traffico internazionale

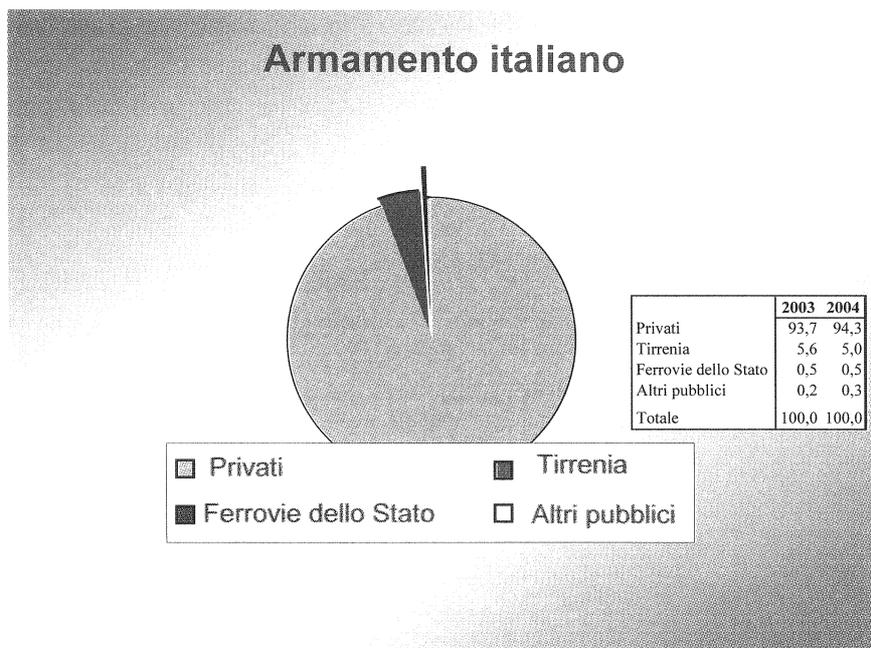
- 122 milioni di tonnellate di merci trasportate in tutti i continenti
- 70 linee regolari di navigazione che collegano l'Italia al resto del mondo

Cabotaggio tra porti nazionali

- 20 milioni di passeggeri
- 11 milioni di metri lineari di veicoli commerciali
- 52 milioni di tonnellate di merci
- 3,3 milioni di autovetture

La dimensione dell'armamento italiano è una realtà poco conosciuta. Siamo infatti abituati a riflettere su ciò che noi vediamo, che sentiamo, che comprendiamo chiaramente; mentre lo *shipping* è poco visibile, soprattutto perché la nave viaggia, si muove su rotte invisibili, evidentemente non ubicate sul territorio. L'importanza di questo mondo industriale è ancor meno percepibile in città come Milano o Bologna che non vedono e non “sentono” il mare.

È necessario, anzitutto, acquisire la consapevolezza che il 95% dell'armamento italiano è privato, e ciò produce degli effetti sul commercio in Europa ed in Italia.



Come diceva prima l'amico Pujia, il 2,7% del PIL (prodotto interno lordo) nazionale deriva del mare. Ciò significa che il settore marittimo costituisce la prima industria nazionale "non necessaria", ovvero la prima industria dopo i comparti che rispondono ai bisogni essenziali, come l'edilizia, la sanità, l'istruzione ed il settore alimentare. Se ci soffermiamo insieme a riflettere, si tratta di un dato sconvolgente.

Il grande rinnovamento della flotta italiana è forse la maggiore novità degli ultimi anni. Se ne parla poco, ma quasi il 50% delle navi italiane ha meno di cinque anni.

Ciò premesso, mi soffermerò sui temi intorno ai quali è incentrato il mio intervento: il mercato del trasporto marittimo, il traffico turistico e la competitività delle flotte nel Mediterraneo.

Chiaramente è difficile trattare insieme, in poco tempo, questi tre argomenti. Per facilitare il mio compito, e consentire all'uditorio di seguire meglio, cercherò di indicare chiaramente le tappe, che peraltro la prof.ssa Pellegrino ha già brillantemente ricordato nella sua relazione introduttiva, che hanno portato la bandiera italiana, oggi, ad esser nuovamente competitiva.

Commercio UE per modo di trasporto

	Importazioni/ Import		Esportazioni / Export		Totale/Total	
	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Mare/Sea	1.062,6	67,1	305,8	71,5	1.368,4	68,0
Treno/Rail	81,4	5,1	25,1	5,9	106,5	5,3
Strada/Road	57,8	3,6	67,8	15,8	125,6	6,2
Aria/Air	2,6	0,2	4,4	1,0	7,0	0,3
Idrovie/Inland waterways	20,3	1,3	7,3	1,7	27,6	1,4
Altri/Other	359,6	22,7	17,5	4,1	377,1	18,7
Totale/Total	1.584,3	100	427,9	100	2.012,2	100

(EU25, anno/year 2003)

Quota del PIL italiano prodotto dal cluster marittimo

2,6%

	Acquisti/Purchases		Vendite/Sales		Totale/Total	
	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Mare/Sea	293,4	20,9	283,1	19,5	576,5	20,2
Treno/Rail	99,4	7,1	107,2	7,4	206,6	7,2
Strada/Road	487,8	34,8	500,0	34,5	987,8	34,6
Aria/Air	0,6	0,0	4,0	0,3	4,6	0,2
Idrovie/Inland waterways	73,6	5,2	112,9	7,8	186,5	6,5
Altri/Other	447,8	31,9	441,0	30,5	888,8	31,2
Totale/Total	1.402,6	100	1.448,2	100	2.850,8	100

(EU25, anno/year 2003)

Nel 1989 il "flagging out"- o cambio di bandiera o delocalizzazione, fenomeno molto semplice in un settore non

territoriale, dinamico come quello marittimo - aveva raggiunto livelli allarmanti. Ricordo che Confitarma aveva chiesto l'istituzione in Italia di un Registro internazionale sul modello norvegese (il NIS è del 1987), ma in questo trovò la forte opposizione del Sindacato, preoccupato del fatto che a bordo delle navi italiane si potessero corrispondere salari differenti a parità di mansioni svolte, discriminando così i lavoratori in base alla nazionalità. L'unico strumento ottenuto allora fu la “*bareboat charter registration*”.

Soltanto nel 1998 è stato istituito in Italia il Registro internazionale,¹ che altri Stati avevano già introdotto almeno dieci anni prima. Il modello norvegese, in particolare, aveva consentito alla Norvegia, negli anni novanta, di passare da quattro a venti milioni di tonnellate iscritte in pochissimo tempo.

Intanto interveniva un altro importante fenomeno, la liberalizzazione del cabotaggio (tramite il regolamento comunitario 3577/92), con la successiva graduale apertura del Registro internazionale al cabotaggio e, da ultimo, il *tonnage tax system*, l'importantissima novità giuridica, e soprattutto economica, che ha avuto un grande impatto sull'armamento italiano. Si tratta di un sistema di tassazione unico nel panorama industriale italiano, perché non è legato al reddito percepito dall'armatore, cioè al nolo, che è fluttuante, ma è calcolato forfaitariamente sul tonnellaggio della nave registrata. In altri termini, l'armatore sa che pagherà una determinata somma a tonnellata registrata per un certo numero di anni, potendo così meglio programmare i propri investimenti.

Tutto sommato, penso che il fatto di arrivare dopo gli altri ha anche degli aspetti positivi, perché si introducono prodotti

¹ Il Registro internazionale è stato istituito con D.L. 30 dicembre 1997 n. 457 contenente “*Disposizioni urgenti per lo sviluppo dei trasporti e l'incremento dell'occupazione*”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 1997 n. 303.

legislativi già sperimentati in altri Paesi di cui sono noti gli effetti per gli operatori.

Soffermandomi, quindi, sugli strumenti normativi prima citati, la peculiarità della *bareboat charter registration* risiede nella scissione tra il momento statico della proprietà della nave ed il momento dinamico della gestione della nave, affidata ad un armatore terzo il quale fa prendere alla nave la bandiera del proprio Paese.

La *bareboat charter registration* ha rappresentato il primo esempio di internazionalizzazione della flotta italiana ed ha consentito di operare la nave ai costi della bandiera dell'operatore, cioè del *disponent owner*.

Come emerge chiaramente dalla successiva *slide*, questo istituto ha dimostrato una realtà molto importante e cioè che l'armatore italiano, se messo in condizioni di poter operare, può fare come e meglio di altri operatori.

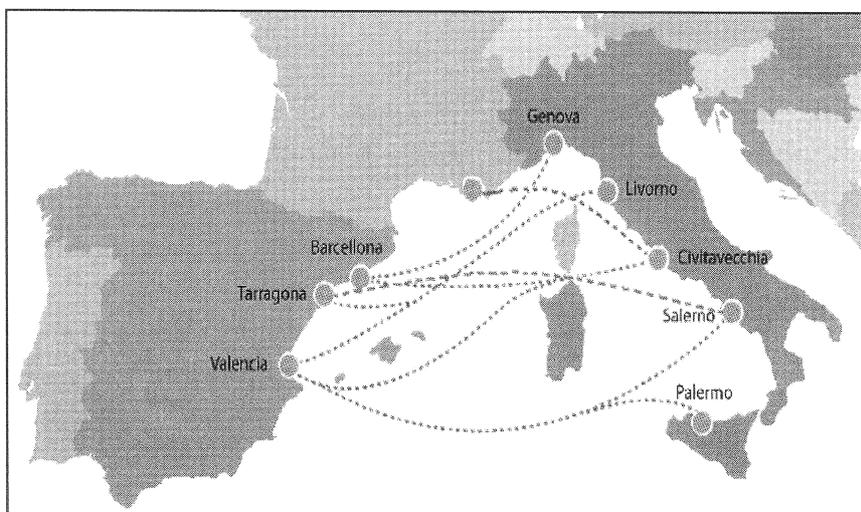
Il risultato raggiunto attraverso l'introduzione del Registro internazionale è stato ancor più significativo: abbiamo salvato la flotta italiana che, altrimenti, sarebbe stata trasferita ed iscritta in altri Registri.

Per sottolineare la mobilità e l'intrinseca internazionalità del mondo dello *shipping*, mi piace accennare all'esperienza di mio fratello Alessandro che è nato a Palermo, si è formato all'Istituto tecnico nautico di Roma e, dopo aver navigato come giovane ufficiale, dai broker di Londra; da tempo vive ormai a Montecarlo ove, sul piano professionale, noleggia grandi petroliere (VLCC) di bandiera liberiana, e di proprietà di armatori di Hong Kong, che, in ipotesi, dal Golfo Persico raggiungono proprio oggi il porto di Augusta. Allo stesso modo, non si può "*ancorare*" facilmente la nave ad un territorio. Il grande merito di Confitarma è stato proprio quello di convincere il Ministero dei trasporti che con un Registro Internazionale le navi sarebbero ritornate sotto bandiera italiana,

con tutto ciò che ne consegue sul piano della produzione e competitività del nostro Paese.

Con riferimento alla competitività della flotta nazionale, l'Italia ha una posizione di *leadership* nel Mediterraneo: è la prima bandiera d'Europa per l'energia blu, l'energia del Mediterraneo. Alla luce delle riflessioni che abbiamo ascoltato oggi, è molto importante per l'armamento italiano penetrare nei mercati del Mar Nero, del Mediterraneo basso ed orientale. A tal fine è importante, però, risolvere il *deficit* infrastrutturale di cui parlava l'architetto Monteleone nell'intervento che mi ha preceduto.

Le "autostrade del mare", di cui oggi abbiamo sentito parlare più di una volta, sono dei corridoi naturali, alternativi alla strada, facilmente apprezzabili soprattutto nelle acque del Tirreno, un po' meno sul versante adriatico per via della maggiore lunghezza della traversata. La Sicilia orientale, tuttavia, può essere facilmente collegata all'arco adriatico soprattutto per il trasporto delle merci (quelle non deperibili) che non hanno bisogno di una percorrenza rapida. Guardate la dimensione delle rotte che si allargano a livello internazionale, con l'asse ovest-est che diviene sempre più importante.



Pensiamo, ad esempio, al Gruppo Grimaldi, che collega il Tirreno alla Francia ed alla Spagna. Se sviluppassimo idealmente a terra i “metri lineari di nave” che oggi la Grimaldi offre all’autotrasporto, svilupperemmo una tratta pari all’intera autostrada Napoli-Milano!

Lo “*short sea shipping*” comprende anche altri traffici, ma a noi interessano oggi soprattutto le rotte che intersecano il nostro mare Mediterraneo in tutte le direzioni.

Sono felicissimo di dirvi che, almeno in potenza, un nuovo servizio marittimo che collega la Turchia al nostro Paese potrà spostare dalla strada al mare alcuni di quei mezzi che da Istanbul erano diretti a Trieste, per poi ripercorrere in direzione sud le autostrade italiane verso il Centro ed il Meridione d’Italia. Si tratta di un progetto di linea molto importante perché, se collegata al porto di Salerno, consentirebbe da lì di raggiungere la Spagna e la Francia attraverso un percorso che è marittimo *in toto*, salvo il breve tratto stradale Salerno/(Bari) Brindisi.

Negli archi verticali del Tirreno il nostro mare è straordinariamente competitivo e lo si può apprezzare facilmente. Tutti i presenti conoscono la positiva esperienza della Cartour, la nave che collega Messina con il porto di Salerno.

Per quanto riguarda la Sardegna, si discute se le linee attivate da e per l’isola rientrino nel novero delle “autostrade del mare” o si tratti, piuttosto, di cabotaggio obbligato, cioè non alternativo. Il dibattito è ancora aperto sul punto e risulta tutt’altro che teorico visto che il riconoscimento di una linea come “autostrada del mare” potrebbe consentire tra breve all’autotrasportatore il riconoscimento del c.d. “*ecobonus*”. Si tratta di un “ticket” ambientale, la cui prima idea nasce nel 1999, proprio al “tavolo” di Confitarma, quando decidemmo di chiedere questo unico provvedimento al Governo per incentivare le “autostrade del mare”. Promuovere lo “*short sea shipping*” facendo apprezzare le

rotte marittime agli operatori. Tuttavia, come è noto, le condizioni del mercato dei trasporti in Italia presentano delle difficoltà per il lancio delle tratte marittime, come la eccessiva parcellizzazione dell'autotrasporto e le propensioni culturali delle imprese che operano nel settore.

In ciò risiede l'importanza dell'ecobonus.

L'idea dell'ecobonus nasce dalla stima dei costi esterni, cioè di quei costi che non sono internalizzati da chi li produce (i vettori), ma vengono spalmati sulla collettività. Via terra, ogni 100 Km si producono 212,58 euro di costi esterni, mentre via mare se ne producono soltanto 79,37. Quindi la differenza è di 133,21 euro circa per 100 chilometri (come sottolineato dallo studio degli Amici della Terra). Quando il provvedimento sull'ecobonus diverrà esecutivo, sarà come liberare ogni giorno circa 120 chilometri di autostrada, risparmiando moltissimo in termini di costi esterni.

Tralascio il tema del cabotaggio, ormai liberalizzato a livello

CALCOLO BONUS AMBIENTALE

Stima dei costi esterni:

Dallo studio condotto dagli "Amici della Terra" nel 1999-2000, che verrà preso come base dopo opportuno aggiornamento per il bonus ambientale nazionale, emergono i seguenti costi esterni medi:

- Via terra: **212,58 €**
per 100 km
- Via mare: **79,37 €**
per 100 km

Risparmio in termini di costi ambientali

**133,21 € per
100 km**

comunitario, per soffermarmi su alcune considerazioni in merito al traffico turistico.

Il settore crocieristico sta crescendo di anno in anno e, soprattutto, aumentano i passeggeri in transito nel nostro territorio. Il Presidente Coccia ha sottolineato già lo scorso anno l'importanza per il Paese di questo settore. Nelle statistiche italiane non risultavano gli otto milioni di crocieristi che toccano i nostri porti. Questo per dire che vi è proprio una carenza di conoscenze statistiche del settore. La Confitarma si è impegnata a fornire al Vicepresidente del Consiglio Rutelli tre studi sul "turismo che viene dal mare", concentrando gli sforzi sulle tematiche della destagionalizzazione, del *marketing* settoriale e della *security* del passeggero.

Si parla di destagionalizzazione perché i picchi di questo tipo di turismo si registrano, stranamente, proprio nei mesi in cui invece il turismo tradizionale scema, presentando il dato più elevato nel mese di ottobre. Questo dato è molto interessante perché, quando il turismo estivo stanziale registra il minimo delle presenze, la nave riporta i turisti sul nostro territorio. Destagionalizzazione e *marketing* sono il binomio su cui gli operatori, le imprese ed il territorio debbono lavorare insieme, considerando quanta ricchezza porta a terra il crocierista.

Per concludere, possiamo dire che molto abbiamo ancora da conoscere, ma abbiamo aperto una nuova stagione di informazione per fare capire che, oltre alla "terra", vi è anche il "mare".

Si tratta di un'operazione importante se pensiamo che in Italia abbiamo perso la capacità di attrarre i giovani verso la navigazione. Gli istituti nautici sono oggettivamente in crisi.

Anche in questo caso Confitarma ha programmato importanti azioni di rilancio: anzitutto l'apertura di una "Accademia del Mare" a Genova, dove i giovani diplomati possano avvicinarsi alla navigazione ed essere adeguatamente formati, con l'auspicio di

rinnovare anche un po' più a sud questa esperienza. Quindi la realizzazione di Master in collaborazione con le Università.

Mi sia consentita, in chiusura, un'ultima riflessione. Oggi abbiamo accennato a molti problemi importanti. Abbiamo detto che l'Italia, e la Sicilia in particolare, costituiscono una naturale piattaforma logistica nel Mediterraneo. Da qualche anno ormai Confitarma attira l'attenzione sui passi necessari da affrontare affinché l'Italia diventi realmente il "*molo*" d'Europa, la porta verso i mercati del Nord. Ma, in pari tempo, un importante Ministro del nostro esecutivo, in un recente Convegno, ha pubblicamente affermato la propria contrarietà ai programmati interventi infrastrutturali per consentire al Paese di essere una piattaforma logistica.

Ancora, si è puntato sulle "autostrade del mare". Tuttavia, esaminando la nuova finanziaria, si vede che l'autotrasporto ha ricevuto finanziamenti di tipo tradizionale (sconti sul pedaggio e sul costo carburante) finanche maggiori di quelli richiesti. Ancora, si è parlato di "*specializzazione dei porti*": sul punto ci si dovrebbe però chiedere se è la nave a scegliere i porti o il porto a "*chiamare la nave*"! Ed ancora, "*pubblico e privato*": la finanziaria prevede una proroga, sino al 2012, delle convenzioni in essere tra il Ministero dei Trasporti e la Tirrenia (armamento pubblico) per le linee di collegamento di interesse nazionale, e ciò nonostante fosse già prevista la privatizzazione della Tirrenia entro e non oltre il 2008.

Ho pensato a quale messaggio lasciare a dei giovani che intendono approfondire questi temi, da me oggi solo accennati. A mio avviso, oltre all'economia, la politica ed il diritto, anche l'esperienza e la testimonianza diretta possono dare una visione un po' più chiara e libera dei fenomeni di questo comparto. Dal mio punto di vista, considerato che, forse, il "mare libero" sta per scomparire, in considerazione degli interventi da parte statale sempre maggiormente restrittivi su tanti aspetti della navigazione,

dobbiamo continuare a pensare alla navigazione come “*esperienza di terra e di mare*”. Un’esperienza che dà lavoro e benessere a tante famiglie, a bordo e a terra, contribuendo significativamente alla produzione di reddito nel Paese e che vede crescere costantemente i suoi numeri, in termini di flotta e di indotto economico: un vero vanto per la nostra economia.